Cerema

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA CORSE-DU-SUD

Cartes de Bruit Stratégiques des grandes infrastructures de transport terrestres – Département de Corse du Sud – Réseau routier territorial

3ème échéance (2017)

Résumé non technique

Cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de transports terrestres – *département de Corse du Sud*

Réseau routier territorial

Résumé non technique

date : Mai 2018

auteur : Cerema

zone géographique : 2A

nombre de pages : 17

SOMMAIRE

1 CONTEXTE....4

2 RÉGLEMENTATION....4

2.1 Texte européen de référence : Directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002....4

2.1.1 Les objectifs....4

2.1.2 Les outils....4

2.1.3 Champ d'application....5

2.1.4 les échéances....5

2.2 La transposition en droit français....6

2.2.1 Autorités compétentes....6

3 OBJECTIF DU RÉSUMÉ NON TECHNIQUE....7

4 IDENTIFICATION DES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES AU TITRE DE L'ÉCHÉANCE 2017....7

4.1 Méthodologie du réexamen....7

4.2 Linéaire concerné....8

5 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE....10

5.1 Les indicateurs harmonisés....10

5.2 Méthodes de calculs....11

5.3 le logiciel de modélisation acoustique....11

5.4 Les données....11

5.4.1 Les données géométriques....11

5.4.2 Données relatives à l'occupation du sol....12

5.4.3 Estimation des populations....12

5.4.4 Les données de trafics....12

5.5 Le contenu des cartes de bruit....13

6 RÉSULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES....13

6.1 Les documents graphiques....13

6.1.1 Les zones exposées au bruit (carte de type A)....13

6.1.2 Les secteurs affectés par le bruit (carte de type B)....14

6.1.3 Les zones dépassant les valeurs limites (carte de type C)....15

6.2 Les estimations....15

6.2.1 Dénombrement de populations et établissements sensibles exposés....15

6.2.2 Superficies exposées (en km²)....17

7 CONCLUSION....17

1 Contexte

La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement implique, pour les États membres de l'UE, une évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports (terrestres et aérien) et dans les grandes agglomérations.

Cette évaluation se fait notamment via l'élaboration de cartes de bruit « dite » stratégiques dont les premières séries ont été élaborées en 2007 (1er échéance de la directive) et 2012 (2e échéance).

L'article L572-5 du Code de l'Environnement précise que ces cartes sont « *réexaminées, et le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans ».*

Ainsi, la mise en œuvre de ce réexamen conduit, en 2017 et selon les cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées.

Le présent document présente ainsi les principaux résultats de cette 3e échéance en ce qui concerne le réseau routier territorial de la Corse du sud.

2 Réglementation

2.1 Texte européen de référence : Directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002

2.1.1 Les objectifs

Cette directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objet de définir une approche commune à tous les États membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. Cet objectif se décline en trois actions :

1. une évaluation de l'exposition au bruit des populations basée sur des méthodes communes aux pays européens, au moyen de cartes de bruit stratégiques

2. une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé

3. une mise en œuvre de politiques publiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

2.1.2 Les outils

Afin d'atteindre ces objectifs, la directive a induit, pour les États membres, l'élaboration :

- de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit et à établir des prévisions de son évolution

- de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)[1], fondés sur les CBS, visant à prévenir et/ou réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones calmes. Ils comprennent une liste de mesures qui seront mises en œuvre et les éléments budgétaires associés.

2.1.3 Champ d'application

Les CBS et les PPBE sont requis pour :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an ;

- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an ;

- les aérodromes civils[2] dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements par an

- les agglomérations[3] de plus de 100 000 habitants

2.1.4 les échéances

Les premières séries de cartes et de PPBE devaient être élaborées selon l'échéancier suivant, fixé par la directive :

	1ère échéance * **Agglomérations > 250 000 habitants* *Grands aérodromes* *Voies routières > 6 millions de veh/an* *Voies ferroviaires > 60 000 passages/an*	**2ème échéance*** **Agglomérations > 100 000 habitants* *Voies routières> 3 millions de veh/an* *Voies ferroviaires > 30 000 passages/an*
CBS	30 juin 2007	30 juin 2012
PPBE	18 juillet 2008	18 juillet 2013

Ces cartes et PPBE devant être réexaminés et le cas échéant, révisés au plus tard tous les cinq ans (art L572-5 et L572-8), la troisième échéance s'établit donc comme suit :

- 30 juin 2017 pour les cartes de bruit stratégiques

- 18 juillet 2018 pour les PPBE.

1 Dénommés « plans d'actions » dans la directive et traduit en « PPBE » dans la retranscription française.
2 Fixés par arrêté ministériel du 3 avril 2006 (neuf aérodromes concernées)
3 Fixées par arrêté ministériel du 17 avril 2017

2.2 La transposition en droit français

La directive européenne a été transposée en droit français par ordonnance, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 modifiant le code de l'environnement, et s'est achevée début 2006 avec la parution des textes réglementaires correspondants. À la suite de cette transposition, les textes en vigueur en France sont les suivants :

- les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;

- les articles R572-1 à R572-11 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme

- ses arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Différentes circulaires et instructions ministérielles ont précisé l'organisation des services de l'État, les financements nécessaires ainsi que la méthodologie à mettre en œuvre pour réaliser notamment les cartes de bruit des grandes infrastructures de transports terrestres :

- circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la 1ère échéance

- circulaire du 10 mai 2011 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la 2e échéance (30 juin 2012 pour les cartes de bruit et 18 juillet 2013 pour les PPBE).

2.2.1 Autorités compétentes

La directive européenne a laissé le choix aux États-Membres de déterminer les autorités compétentes sur leur territoire dans la mise en œuvre de la directive européenne.

- **<u>En ce qui concerne les CBS</u>**

Pour les grandes infrastructures de transports routières et ferroviaires, les cartes sont établies, arrêtées et approuvées sous l'autorité du préfet du département.

Pour les agglomérations, la réalisation des cartes est confiée aux collectivités locales qui se déclinent suivant l'organisation intercommunale pour la compétence « lutte contre les nuisances sonores ». Ce sont les communes ou leurs établissements publics de coopération intercommunale EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'ils existent.

Les cartes sont tenues à la disposition du public au siège de l'autorité compétente et publiées par voie électronique.

- **<u>En ce qui concerne les PPBE</u>**

Les PPBE sont établis arrêtés et publiés :

- par le préfet de département pour les grandes infrastructures de transports ferroviaires et

routières (autoroutes et réseau routier national uniquement)

- Par la collectivité territoriale agissant en qualité de maître d'ouvrage, pour les autres routes (routes départementales, voiries communales par exemple),

- Par chaque commune concernée ou par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contres les nuisances sonores pour les agglomérations concernées.

Les PPBE font l'objet d'une consultation du public durant 2 mois.

3 Objectif du résumé non technique

Le résumé non technique fait partie intégrante des cartes de bruit et a pour objectif de présenter :

- la démarche mise en œuvre pour établir les cartes.

- les résultats des cartes de bruit.

Le présent document précise donc :

- le linéaire du réseau territorial ayant fait l'objet des cartes de bruit relevant de cette 3e échéance ;

- la méthodologie mise en œuvre pour réaliser ces cartes de bruit ;

- les résultats des cartes de bruit (les documents graphiques, les estimations des populations, établissements sensibles et surfaces exposées).

4 Identification des infrastructures concernées au titre de l'échéance 2017

4.1 Méthodologie du réexamen

Concernant les grandes infrastructures de transports terrestres concernées au titre de cette 3e échéance, les grands principes du réexamen des cartes de bruit ont été fixés par la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR)[4] du Ministère de la Transition Energétique et Solidaire (MTES).

De manière générale, si aucune modification substantielle des infrastructures n'est intervenue entre les précédentes échéances de cartes (2007-2012) et aujourd'hui, les cartes en cours de validité sont reconduites en l'état. Dans le cas contraire, les cartes doivent être révisées ce qui nécessite un calcul de l'exposition au bruit et des statistiques qui y sont associées (dénombrement

4 Note relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3ème échéance – DGPR décembre 2016

des populations, etc.).

Les modifications substantielles à considérer sont liées :

- aux éléments de nature à faire évoluer l'exposition au bruit : modification effective des vitesses, constructions effectives de protections anti-bruit (écrans, merlons), etc

- à une remise à niveau des cartes existantes : présence d'anomalies relevées post-approbation (ex : routes cartographiées à tort), changements de domanialité, cartes élaborées en « méthode simplifiée » [5],etc

- aux évolutions du réseau : infrastructures nouvellement éligibles, effets induits des infrastructures nouvellement mises en service sur les réseaux déjà cartographiés.

Ce travail de réexamen a été réalisé par le Cerema en 2016 après validation des services de la DDTM 2A. Ainsi, les itinéraires de voiries territoriales concernées par cette troisième échéance sont présentés au paragraphe 4.2.

4.2 Linéaire concerné

Sur le département de Corse du sud, les voies routières territoriales supportant un trafic journalier > 8200 véhicules, objet de cette 3e échéance, sont les suivantes :

Réseau routier territorial				
Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)	Type
T10	Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio – Intersection D168A	Porto-Vecchio – Giratoire D859	18	*reconduite*
T20	Ajaccio – Giratoire N196	Burricia	10	*révisée*
T21	Ajaccio – Giratoire N196	Ajaccio – Intersection D111A	7	*révisée*
T22	Ajaccio – Intersection RT 21 (en RN193)	Giratoire – RT 20 (ex RN193)	6	*reconduite*
T40	Ajaccio – Intersection RT 21 (en RN193)	Pisciatello – Intersection D30	4,7	*révisée*
	Propriano – D19	Sartène – D268	5,6	
D3	Suaralta – Intersection D303	Intersection RT 40 (ex N196)	1	*reconduite*
D31	Ajaccio – Giratoire RT 22 (ex N194)	Ajaccio – Giratoire D81	2,4	*reconduite*
D55	Giratoire RT 40	Giratoire Maison de retraite – Résidence Agosta	9,4	*révisée*
D61	Giratoire Bd Abbé Recco	Intersection Rue Paul Colonna d'Istria	0,2	*reconduite*

5 Méthode décrite dans le Guide Méthodologique «Production des Cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » SETRA 2007

D81	Giratoire RT22	Giratoire D161	3,4	*reconduite*
D111	Intersection RT21	Intersection Route des Cèdres	2,7	*reconduite*
D111A	Intersection RT21	Giratoire Bd Charles Bonaparte	0,8	*reconduite*
		Total linéaire CBS	**71,2 km**	

Nota : Au 1er janvier 2018, La collectivité de Corse reprend la gestion des voies routières départementales (CD2A). C'est pourquoi les ex routes départementales figurent dans le présent document.

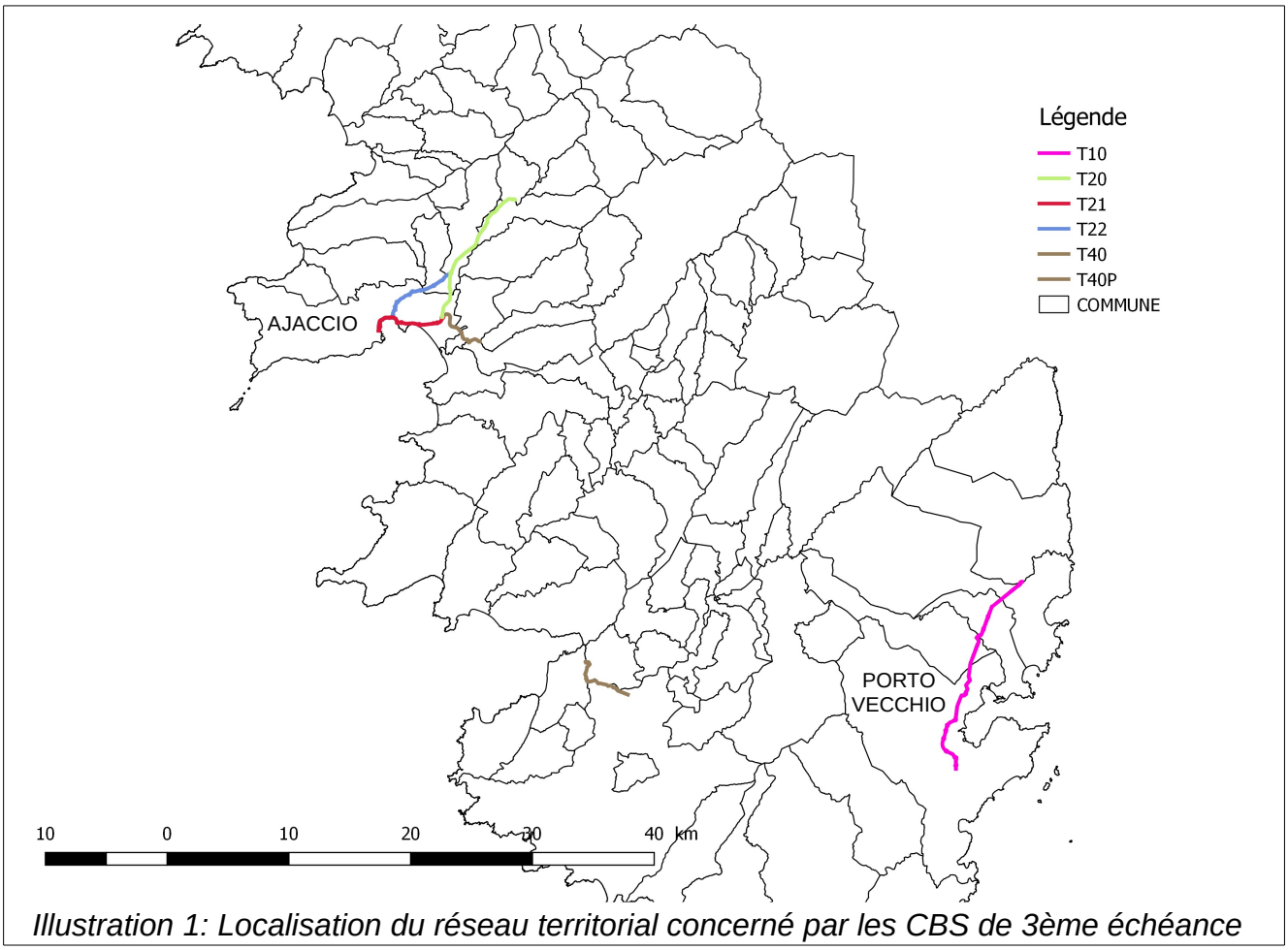


Illustration 1: Localisation du réseau territorial concerné par les CBS de 3ème échéance

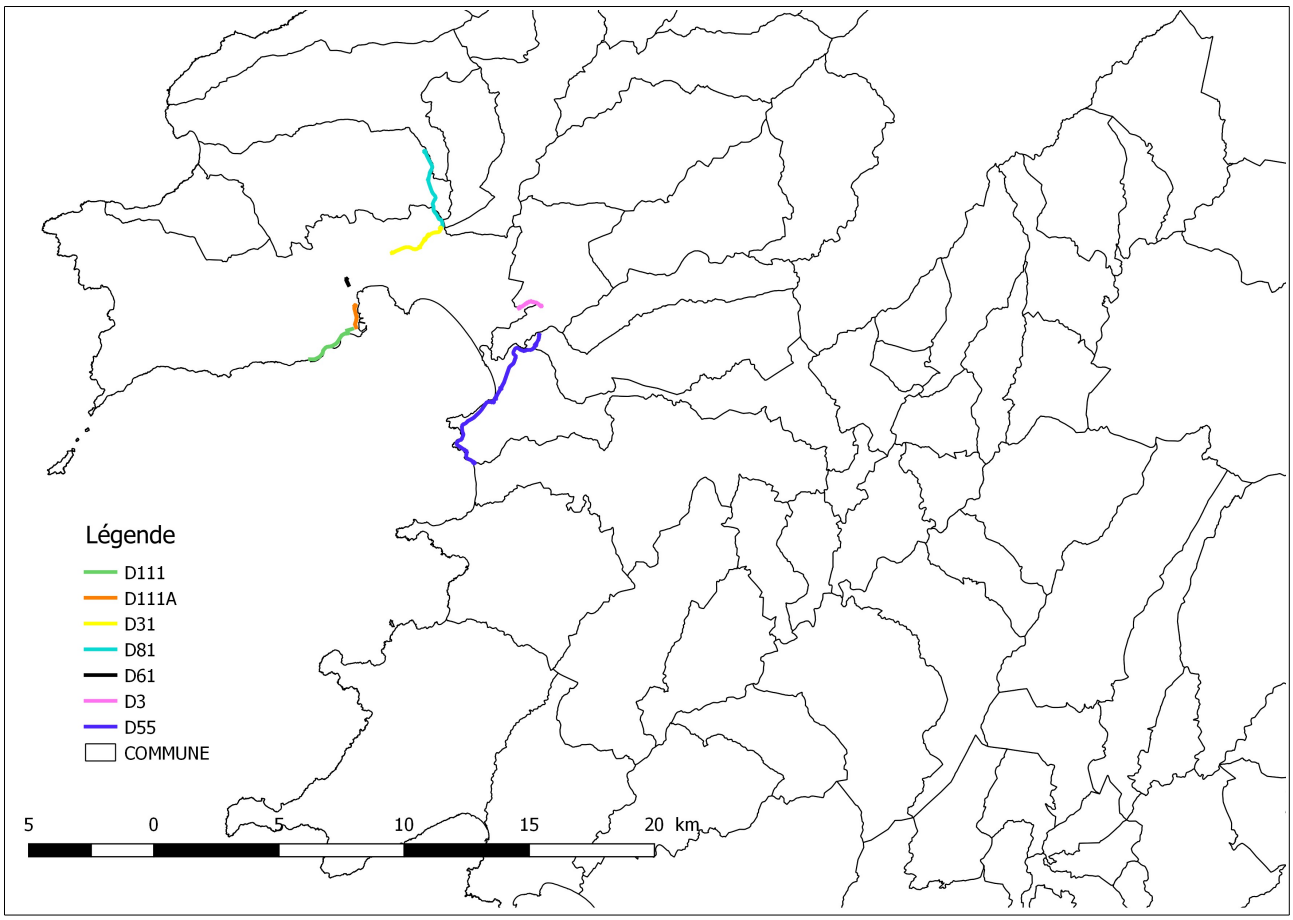


Illustration 2: Localisation de l'ex réseau routier départemental concerné par les CBS de 3ème échéance.

5 Méthodologie générale de l'étude

Les articles L572-1 à L572-5 du Code de l'Environnement et ses textes d'application (décret du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006) ainsi que la circulaire du 7 juin 2007 précise les indicateurs à utiliser, les méthodes de calcul et les résultats attendus.

Par ailleurs, la démarche de réalisation des cartes de bruit s'appuie sur les recommandations du guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » (SETRA- août 2007).

5.1 Les indicateurs harmonisés

Les cartes de bruit sont élaborées suivant les indicateurs instaurés par la directive européenne à savoir le **Lden** (Day Evening Night Level) et le **Ln** (Night Level). Chaque État-membre de l'UE définit ses propres périodes (jour, soir et nuit) sachant que la durée de chaque période est la même pour tous les États (jour :12 h / soir : 4 h / nuit : 8 h).

En France, les périodes ont été définies de la manière suivante :

- day/jour : [6h-18h]

- evening/soir : [18h-22h]
- night/nuit : [22h-6h]

Les indicateurs **Lden** et **Ln** correspondent à une moyenne énergétique définie sur les périodes (Jour/Soir/Nuit) pour le Lden et (Nuit) pour le Ln. Les résultats correspondants sont exprimés en décibels pondérés A ou dB(A).

5.2 Méthodes de calculs

Les calculs de propagation du bruit incluant les effets météorologiques et des émissions sonores dues au trafic routier ont été réalisés respectivement suivant les prescriptions de la norme NF S 31-133 / 2011 et du manuel « Prévision du bruit routier – 1 – Calcul des émissions sonores dues au trafic routier » SETRA 2009.

L'influence des conditions météorologiques (facteurs thermiques, vitesse et direction du vent) est significative à partir d'une distance à la voie de 100 m. Il est donc nécessaire de prendre en compte les effets météorologiques sur la propagation des niveaux de bruit dans la cartographie. Les valeurs des occurrences météorologiques sur les trois périodes sont consignées en annexe de la norme NF S 31-133 / 2011.

Les niveaux sonores sont évalués à une hauteur de 4 m relative au sol conformément aux préconisations de la directive européenne.

5.3 le logiciel de modélisation acoustique

La production de cartes de bruit repose sur un modèle acoustique, produit à l'aide du logiciel Mithra-SIG V5 développé conjointement par le CSTB et la société GEOMOD. Le code de calcul est conforme aux méthodes décrites ci-avant et dont l'utilisation est recommandée en annexe II de la directive européenne 2002/49/CE.

5.4 Les données

L'établissement des CBS nécessite la collecte et la validation des données d'entrée qui peuvent être regroupées en trois grandes familles :

5.4.1 Les données géométriques

Le référentiel utilisé est le Lambert 93.

Les données géométriques utilisées, principalement issues de l'IGN, sont les suivantes :

- BD ALTI® au pas de 10m, [format shp/ année 2012] qui permet d'obtenir un modèle numérique de terrain (MNT) maillé décrivant le relief du territoire français à moyenne échelle et apporte une 3ème dimension pour représenter et analyser le territoire. Ce MNT est matérialisé par des courbes de niveau dessinées régulièrement.
- BD TOPO® [format shp/ année 2017] qui est une modélisation 3D du territoire et de

ses infrastructures et permet ainsi d'avoir une approche détaillée ; en effet, elle est saisie par photogrammétrie à partir de photos au 1:25 000. Au sein de cette BD TOPO® , plusieurs couches ont été utilisées :

-couche « orographie » [format shp/ année 2017] permettant d'insérer les objets matérialisant le relief notamment les talus, buttes et murs de soutènement.

-couche « routes » [format shp/ année 2017], permettant une description du réseau routier et de ses éléments d'habillage. La couche route est également utilisée pour mailler de manière plus fine le terrain si besoin.

-couche « bâtiment » [format shp/ année 2017] , permettant d'avoir accès à la structuration du bâti (surface, hauteur, nb d'étage) ainsi qu'à sa nature.

5.4.2 Données relatives à l'occupation du sol

La localisation des bâtiments dit sensibles (habitation, établissements d'enseignement, établissement de santé, de soins et d'action sociale) a été effectuée grâce à des croisements entre :

- la couche « bâtiment » de la BD TOPO® qui regroupe « bâtiment industriel », « bâtiment remarquable » et « bâtiment indifférencié »
- de la couche « Point Activité » et « Surface Activité » de la BD TOPO® [format shp/ année 2017] permettant d'identifier la fonction du bâti.
- Le site www.datagouv.fr qui recense les établissements dit sensibles (établissement d'enseignement, de soins et de santé) [format shp/ année 2014 et 2015]

5.4.3 Estimation des populations

Les données de population utilisées proviennent de l'INSEE (données carroyées 2012).

La procédure consiste à affecter la population à l'ensemble des bâtiments d'habitation (ou supposés tels), au prorata de leur surface habitable[6].

Pour cela, il est nécessaire :

- d'identifier autant que possible les bâtiments d'habitation sur le territoire
- de calculer pour chaque bâtiment d'habitation, sa surface habitable (surface au sol x nombre de niveaux)

L'affectation des données population par bâtiment se fait dès lors, par croisement entre la population totale et les surfaces développées des bâtiments d'habitations contenus dans la commune.

5.4.4 Les données de trafics

Les données de trafic se présentent sous la forme d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA)

6 Méthode décrite dans le Guide Méthodologique «Production des Cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » SETRA 2007

avec un pourcentage de poids lourds associé.

Les données de trafics du réseau routier territorial révisé sont issus de relevés comptages réalisés par la Collectivité de Corse et le Conseil départemental 2A en 2015.

La répartition des trafics routiers sur les trois périodes (Jour/ Soir/ Nuit) à partir des TMJA s'est faite à l'aide la note d'information n° 77 « calcul prévisionnel du bruit routier-profils journaliers de trafics sur routes et autoroutes interurbaines » (SETRA-2007) et du Guide « comment réaliser les cartes de bruit en agglomération ? » (CERTU)

Les vitesses retenues sont les vitesses réglementaires à savoir :

- hors agglomération sur autoroutes : 130 km/h pour les VL et 90 km/h pour les PL
- hors agglomération sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central : 110 km/h pour les VL et 80 km/h pour les PL
- hors agglomération sur les autres routes : 90 km/h pour les VL et 80 km/h pour les PL
- en milieu urbain : 50 km/h pour tous les véhicules

Ces vitesses réglementaires ont été ré-ajustées le cas échéant aux conditions réelles de circulation.

5.5 Le contenu des cartes de bruit

Les cartes de bruit sont produites à l'aide d'une approche détaillée basée sur l'utilisation d'un logiciel de prévision de bruit (Mithra SIG V5) intégrant les méthodes de calculs préconisées par la réglementation.

Les cartes de bruit d'un grand axe de transport terrestre sont constituées :

- de documents graphiques comportant des données attributaires dites standardisées (géostandard)
- de tableaux d'estimation des populations, des établissements sensibles et des surfaces exposés au bruit de l'infrastructure
- d'un résumé non technique.

6 Résultats des cartes de bruit stratégiques

Les cartes sont arrêtées par le préfet de département et publiées par voie électronique (site internet de la Préfecture) afin que chaque citoyen puisse accéder à ces informations. Elles sont produites au format numérique, et organisées suivant les prescriptions des II et III de l'article 6 de l'arrêté du 4 avril 2006 susvisé (échelle 1/25 000 , nord géographique, légende, etc.).

6.1 Les documents graphiques

Pour chaque axe routier concerné, les cartes suivantes sont réalisées :

6.1.1 Les zones exposées au bruit (carte de type A)

Il s'agit de deux cartes représentant

- les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden
- les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln

Elles se présentent sous la forme des courbes isophones matérialisant des zones de même niveau sonore et sont tracées par pas de 5 dB(A) à partir du seuil de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln.

6.1.2 Les secteurs affectés par le bruit (carte de type B)

Les cartes de type B correspondent aux secteurs affectés par le bruit conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestres qui a été établi et arrêté par le préfet en application de l'article L571-10 du Code de l'Environnement.

Ce classement définit pour les futurs bâtiments de type habitation, enseignement, santé et hôtel situés dans ces secteurs affectés par le bruit un isolement acoustique minimal des constructions. Ces prescriptions sont fixées dans l'arrêté du 30 mai 1996 modifié par arrêté du 23 juillet 2013.

Dans le département de la Corse du sud, le classement sonore des voies routières ou ferroviaire a fait l'objet d'un arrêté en date du 15 octobre 1998.

Nature de la route	Section	Catégorie	Largeur du secteur affecté par le bruit
T10	Sainte-Lucie-de-Porto-Vecchio/ Intersection D168A _Porto-Vecchio/Giratoire D859	3 et 4	100 m et 30 m
T20	Ajaccio/ Giratoire T40 (exN196) / Burricia	2 et 3	250 m et 100 m
T21	Ajaccio/ Giratoire T40(exN196) / intersection D111a	2 et 3	250 m et 100
T22	Ajaccio/ intersection T21/ giratoire T20	3	100 m
T40	Ajaccio T20/ Pisciatello intersection 302	2-3 et 4	250 m ; 100 m et 30 m
	Propriano D19/ Sartène D268		
D3	Suaralta – Intersection D303/Intersection RT 40 (ex N196)	4	30 m
D31	Ajaccio – Giratoire RT 22 (ex N194)/Ajaccio – Giratoire D81	3	100 m
D55	Giratoire RT 40/Giratoire Maison de retraite – Résidence Agosta	3 et 4	100 m et 30 m
D61	Giratoire Bd Abbé Recco/Intersection Rue Paul Colonna d'Istria	4	30 m
D81	Giratoire RT22/Giratoire D161	3	100 m
D111	Intersection RT21/Intersection Route des Cèdres	2 et 3	250 m et 100 m
D111A	Intersection RT21/Giratoire Bd Charles Bonaparte	2 et 3	250 m et 100 m

classement sonore des voies – département de la Corse du Sud

6.1.3 Les zones dépassant les valeurs limites (carte de type C)

Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées pour les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé.

Pour les voies routières, les valeurs limites sont de 68 dB(A) en Lden et de 62 dB(A) en Ln.

6.2 Les estimations

6.2.1 Dénombrement de populations et établissements sensibles exposés

Infrastructure	Lden en dB(A)					
	nombre d'habitants					> valeur limite
	[55 ;60[	[60 ;65[	[65 ;70[	[70 ;75[	[75 ;...[	>68
T10	0	0	0	0	0	0
T20	200	100	100	0	0	0
T21	1000	400	1500	100	0	400
T22	200	200	200	0	0	100
T40	100	0	0	0	0	0
D3	0	100	0	0	0	0
D31	100	100	0	0	0	0
D55	100	100	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D81	200	100	100	0	0	0
D111	600	400	600	300	0	700
D111A	100	0	0	0	0	0

Infrastructure	Ln en dB(A)					
	nombre d'habitants					> valeur limite
	[50 ;55[	[55 ;60[	[60 ;65[	[65;70[	[70 ;...[	>62
T10	0	0	0	0	0	0
T20	100	100	0	0	0	0
T21	300	1700	0	0	0	0
T22	300	200	0	0	0	0
T40	0	0	0	0	0	0
D3	0	0	0	0	0	0
D31	0	0	0	0	0	0

D55	100	0	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D81	100	100	0	0	0	0
D111	400	600	200	0	0	0
D111A	0	100	0	0	0	0

Infrastructure	Lden en dB(A)					
	nombre d'établissements de Santé (S) et d'enseignement (E)					> valeur limite
	[55 ;60[	[60 ;65[	[65 ;70[	[70 ;75[	[75 ;...[	>68
T10	0	0	0	0	0	0
T20	1E ; 1S	1E;0S	0	0	0	0
T21	1E; 0S	0E ;1S	1E;0S	0	0	0
T22	3E	2E	0	0	0	0
T40	0	0	0	0	0	0
D3	0	0	0	0	0	0
D31	0	0	0	0	0	0
D55	0	0	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D81	0	2E;0S	0	0	0	0
D111	0	0	2E;2S	1E;0S	0	2E;2S
D111A	0	0	1E;0S	0	0	1E

Infrastructure	Ln en dB(A)					
	nombre d'établissements de Santé (S) et d'enseignement (E)					> valeur limite
	[50 ;55[	[55 ;60[	[60 ;65[	[65 ;70[	[70 ;...[	>62
T10	0	0	0	0	0	0
T20	0	0	0	0	0	0
T21	1S	1E	0	0	0	0
T22	1E	1E	1S	0	0	1S
T40	0	0	0	0	0	0
D3	0	0	0	0	0	0
D31	0	0	0	0	0	0
D55	0	0	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0

D81	2E	0	0	0	0	0
D111	0	2E ; 2S	1E	0	0	1E
D111A	0	1E	0	0	0	0

6.2.2 Superficies exposées (en km²)

Les superficies exposées (en Lden) ont été calculées en retirant la plateforme des routes.

Infrastructure	superficie exposée en en km²		
	> 55dB(A)	> 65 dB(A)	>75 dB(A)
T10	0,257	0,027	0,005
T20	1,936	0,728	0,127
T21	1,142	0,491	0,093
T22	0,981	0,216	0,043
T40	2,312	0,700	0,132
D3	0,130	0,030	0,000
D31	0,630	0,140	0,000
D55	0,586	0,253	0,000
D61	0,030	0,010	0,000
D81	0,750	0,150	0,000
D111	1,140	0,250	0,000
D111A	4,020	0,880	0,000

7 Conclusion

La réalisation des cartes de bruit sur le réseau routier territorial du département de Corse du sud a donc permis :

- d'estimer par itinéraire l'exposition au bruit des populations.

- de recenser les établissements d'enseignement situés de part et d'autre des voies.

Ces cartes de bruit (documents graphiques et estimation) serviront de base de réflexion pour l'élaboration du PPBE porté par la Collectivité de Corse.

Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement
Direction Territoriale Méditerranée - Pôle d'activités 30 Avenue Albert Einstein - CS 70499 - 13593 AIX-EN-PROVENCE Cedex 3 -Tél : +33 (0)4 42 24 76 76
Siège : Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30 - www.cerema.fr